

MODIFICATION N°1 DU PLAN LOCAL D'URBANISME

Prescrite par arrêté du 21 janvier 2021

AVIS EXPRIME PAR L'ASSOCIATION ALUDHAY

Sur la modification n°1 du Plan Local d'Urbanisme,

soumise à enquête publique pour une durée d'un mois du lundi 18 octobre 2021 au vendredi 19 novembre 2021 inclus.

La modification N°1 du PLU soumise à enquête publique porte sur :

- *La prolongation de la marge de retrait d'inconstructibilité liée à la réouverture de la Bièvre.
- *L'Extension de la zone UB et la création dans cette zone de deux sous-secteurs UBc et UBa.
- * La modification d'emplacements réservés.

A/ Sur la procédure.

La procédure d'enquête publique sur un dossier de modification établi par le Territoire Grand Orly Seine Bièvre et la commune de l'Haÿ les Roses est, compte tenu de son objet, conforme au Code de l'Urbanisme, art. L153-36 à L153-44.

Reste que l'expérience, de nombreuses fois répétées ici comme ailleurs, a montré de manière signifiante que ce type de procédure ne permet pas à la grande majorité des citoyens de s'investir dans une prise connaissance et l'expression d'un avis sur les questions posées. La très faible participation aux enquêtes publiques le montre de façon claire.

Ce qui met en évidence, une fois de plus, que la stricte application de la loi ou de la réglementation ne suffisent pas à l'expression du débat démocratique, pourtant si nécessaire. Ce qui signifie que dans la pratique, seules les instances élues au premier ou deuxième degré, maîtrisent les projets d'urbanisme qui s'imposent à la population.

Il était possible et aurait été hautement souhaitable que la modification du PLU proposées dans le projet ait été présentée et débattue le plus largement possible, avant sa formalisation finale, avec les citoyens.

Et ce d'autant que les expressions publiques antérieures sur les projets qui sous-tendent les modifications apportées au PLU ont mis en évidence de façon forte les éléments suivants :

Ces trois projets, ZAC Paul Hochart, ZAC Lallier gare et Locarno sont d'une densité excessive, et contribuent de façon déterminante à un accroissement excessif des constructions et donc de la population de la ville dans les 20 prochaines années.

On rappelle que le SDRIF exigeait de la ville la construction de 1 700 logements supplémentaires d'ici 2030, alors que les 3 projets visés plus les constructions induites des promoteurs privés conduisent à un accroissement de plus de 3 500 logements d'ici 2030.

Le constat ayant également été fait et exposé, d'un déficit conséquent des équipements publics, dans leur ensemble, destinés à répondre aux besoins de la population.

Nous réaffirmons ici que nous ne sommes pas opposés à des projets urbains de qualité pour développer et valoriser la ville de l'Haÿ les Roses. Mais des projets maîtrisés et respectant la nature, l'échelle des quartiers, le bien être des habitants, les finances de la commune.

Le fait de ne pouvoir s'exprimer que sur les modifications des règles du PLU résultant de l'avancée de ces projets, inchangés sur leur importance, revêt évidemment un caractère insatisfaisant et frustrant.

1/ La prolongation de la marge de retrait d'inconstructibilité liée à la réouverture de la Bièvre.

Cette marge ne va actuellement que de Fresnes au carrefour du Petit Robinson. Il s'agit de la poursuivre jusqu'à Cachan.

La finalité étant la mise en conformité du PLU avec le SAGE, et la mise en cohérence des volumétries urbaines susceptibles de se développer de part et d'autre de l'axe de la Bièvre, sur l'ensemble du territoire communal, nous parait justifié.

2. L'extension de la zone UB et la création d'une sous-zone UBc et UBd

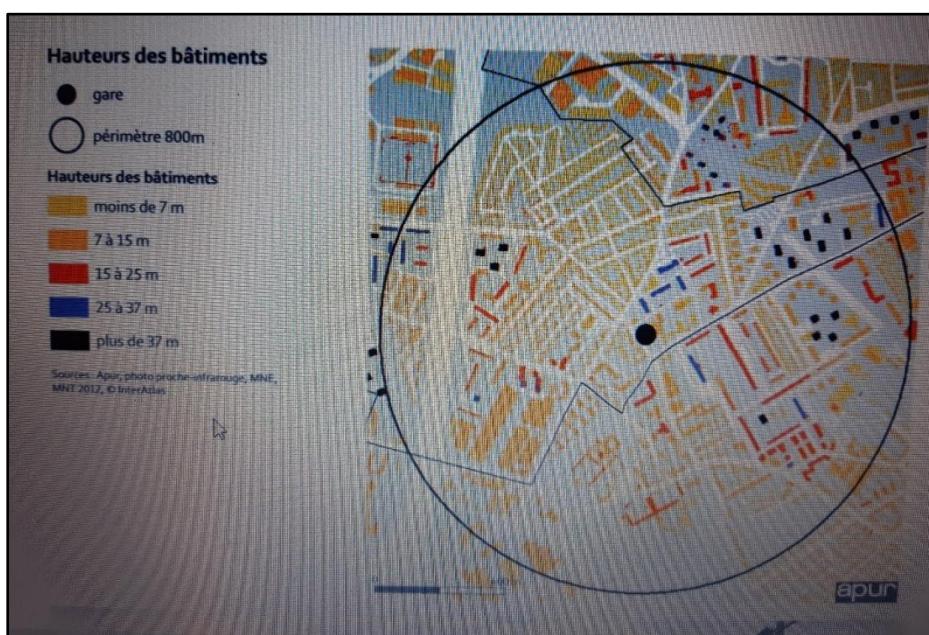
A/ UBc pour le triangle Bicêtre/Marguerite/Primevères/une partie Dahlias, qui était jusque-là en UBd.

La redéfinition du périmètre des parcelles concernées par les mutations urbaines induites par la création de la gare, est pertinente, puisque maîtrisée.

L'ancienne délimitation était insuffisante et mal définie. Sa modification est donc judicieuse.

Toutefois, on peut s'interroger sur le tracé proposé : la perception du périmètre des 800 m autour de la gare, défini par Le Grand Paris comme zone d'influence directe d'une gare, met en évidence l'étroitesse de la zone proposée dans le projet.

Il pourrait sembler plus judicieux de l'étendre à la rue des Dahlias dans sa totalité, d'autant que les droits à construire en hauteur restent limités.



Le « cercle d'influence de la gare »

Concernant les hauteurs proposées : hauteur maximale qui était de R + 3 soit 13m au faîte, passe à 16 m avec la possibilité d'un niveau supplémentaire en attique, c'est-à-dire en retrait de l'étage du dessous (pour des duplex ou des appartements avec grande terrasse). La proposition semble judicieuse.

B/ UBd pour le secteur situé au sud de la gare et comportant la rue M. Tognigni, qui était antérieurement en UBA.

La création de ce sous-secteur à proximité immédiate de la gare, et qui a déjà vu la réalisation de l'opération de collectifs COGEDIM, est justifié.

Concernant les prescriptions de hauteurs : Hauteur "normale" inchangée ($R + 3$ soit 13m au faîte) qui pourra être portée à $R + 5$, soit 19m au faîte à condition que le projet comporte 20% de bureaux ou activités. Proposition jugée pertinente.

Un emplacement réservé n° 32 est créé, sur 11m de large, pour permettre l'élargissement de la voie.

---- la rue des Marguerites qui fait déjà l'objet d'un emplacement réservé (n°8) de 10m pour élargissement de voirie, voit cet emplacement réservé porté à 13m pour permettre la circulation en double sens des bus, pour la desserte depuis et vers la gare. Un 2ème emplacement réservé (n° 13) au bout de la rue, face à la gare, existait déjà.

3/ Modification d'emplacements réservés.

*Elargissement de la rue des Marguerites :

La rue des Marguerites qui fait déjà l'objet d'un emplacement réservé (n°8) de 10m pour élargissement de voirie, voit cet emplacement réservé porté à 13m pour permettre la circulation en double sens des bus, pour la desserte depuis et vers la gare. Un 2ème emplacement réservé (n° 13) au bout de la rue, face à la gare, existait déjà.

Le projet d'élargissement de la voie à 13m pour permettre le passage et le tournant des Transports en Commun dans les deux sens est justifié.

Remarque : les réflexions et propositions énoncées dans les « Justifications et Impacts sur l'Environnement », notamment dans le chapitre **Transports et Déplacements** (pages 18 et suivantes) exposent la nécessité de développer les liaisons en TC entre secteurs de projets et de développer les liaisons douces.

Mais aucune proposition n'est faite - pas plus que dans le projet de PLU - sur la transformation du pont de l'autoroute qui enjambe la rue Jules Ferry/Thirard. Ce pont constituant pourtant l'un des obstacles majeurs à la bonne continuité du passage entre l'est et l'ouest de la ville. On s'étonne par ailleurs que nulle part il ne soit fait mention de la nécessité de la création du grand boulevard urbain de liaison entre les deux pôles urbains de la ville : le centre ancien avec la Mairie et le centre nouveau dynamique, d'affaires et de mouvement que sera celui de la gare. Il aurait d'ailleurs dû y être jointe une étude sérieuse sur le carrefour PVC/Thirad, point de passage de ce grand axe urbain, dont un retraitement innovant s'impose.

Il aurait paru absolument nécessaire que cette modification du PLU qui vise à adapter les règles urbaines appelées par le développement des nouveaux projets, fasse état d'études urbaines approfondies sur ce point. D'ailleurs déjà plusieurs fois signalé dans les enquêtes précédentes concernant les grands projets de la ville.



Le pont coupeur urbaine de l'A6

***Création de la rue Tognini et passage piéton jusqu'à la rue Lallier :**

Proposition de recoupe de l'îlot constituant le secteur UBd, judicieuse.

***Suppression de l'emplacement réservé N°7, pour passage entre la rue des Tournelles et la Roseraie.**

Le passage imaginé dans le plan communal de 1932 qui liait le Parc à la Mairie a perdu de sa raison d'être, depuis la privatisation de la Rue Chapoto par la copropriété du Clos des Tournelles. (A noter que l'usage public piétonnier du passage était en principe garanti par un arrêté préfectoral jamais annulé, attaché à l'acte de vente des terrains par la ville et revendus à Terre et Famille.)

3- La règle des hauteurs (article 10 : zone UA, UB, UG et UP)

L'adaptation de la règle relative aux hauteurs dans les zones UG et UP (secteur ANRU de Lallier et ZAC Paul Hochart) et UAm (périmètre de la concession d'aménagement Locarno), autorisent les hauteurs suivantes, destinées à permettre à nombre de logements équivalents, un épappelage des bâtiments :

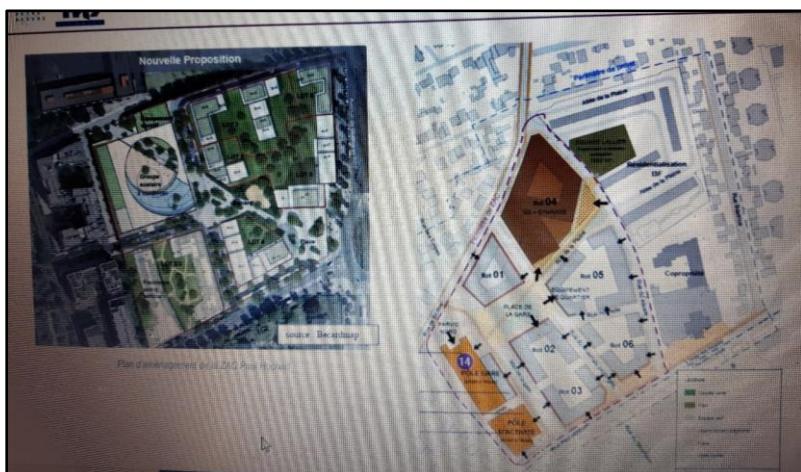
Secteur UP : R+9, et exceptionnellement R+16 pour deux bâtiments signal.

Secteur UG : R+9

Secteur UAm : R+8

Ces hauteurs doivent permettre, en principe, de favoriser des ruptures de hauteurs entre bâtiments pour laisser passer la lumière et varier les silhouettes.

Mais les informations données par les plans masse des opérations Gare et Locarno, montrent que les passages de lumière s'avèreront très difficiles, en raison de la proximité des bâtiments. Effet de la surdensification des opérations.



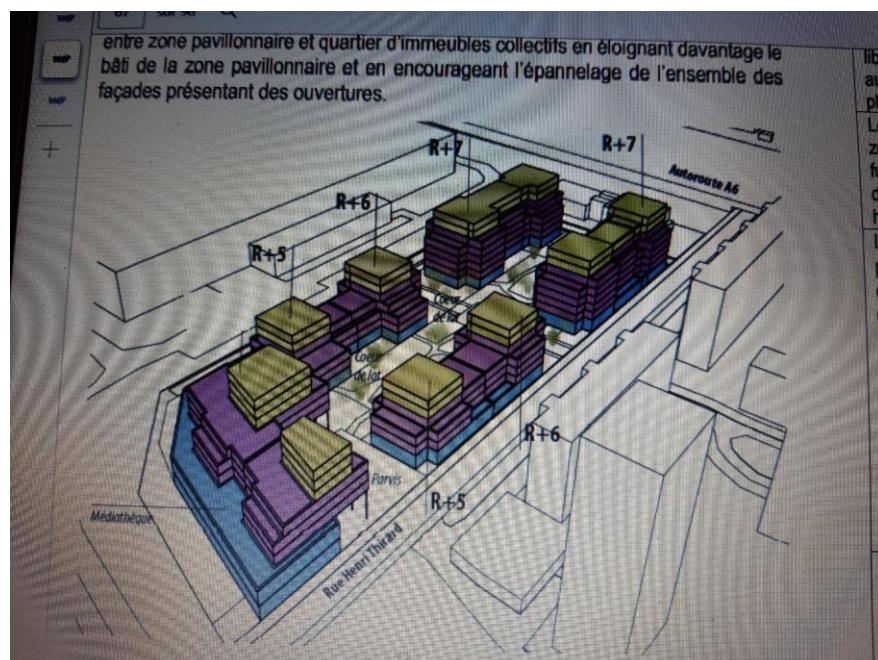
Plan de la ZAC Lallier Gare

Nota : Il serait bien, pour la bonne compréhension de tous, que la présentation de la gare soit cohérente d'un texte à l'autre : Tantôt présentée comme un « objet architectural très léger et transparent, avec commentaires largement développés sur ce thème. Tantôt positionnée derrière des immeubles de bureaux (plan de masse). Ce qui est certainement le plus probable.

Et pour l'opération Locarno, les informations données par le texte de « Justifications et Impact sur l'Environnement » chapitre Energie Climat (pages 69 et suivantes), d'une part et le plan en volumétrie cavalière fourni dans le dossier, d'autre part, montrent que la zone de bruit et pollution résultant de l'autoroute A6, affectera directement une majeure partie des bâtiments – donc des logements - portant préjudice à la santé et à la tranquillité des habitants.

(La hauteur du mur écran de l'autoroute est de l'ordre de 10m, celle des bâtiments de l'opération est de R+8 soit 30 m.)

Là encore, la surdensification de l'opération est directement en cause.



Perspective cavalière de l'opération Locarno

L'Haÿ les Roses le 08/11/2021